

Bartosz Zakrzewski, Gabriel Nowacki, Rafał Kopczewski

Via Carpathia kluczowym elementem rozwoju Polski Wschodniej

JEL: O18, P25. DOI: 10.24136/atest.2018.332.

Data zgłoszenia: 21.08.2018. Data akceptacji: 05.10.2018.

W artykule omówione zostały problemy dotyczące infrastruktury transportu drogowego wschodniej Polski, w tym województw: podlaskiego, wschodniej części mazowieckiego, lubelskiego i podkarpackiego, na przykładzie biegnącej przez te województwa drogi ekspresowej S19, popularnie nazywanej trasą „Via Carpathia”. Przedstawiono argumenty, że budowana na szlaku S19 infrastruktura drogowa jest kluczowym czynnikiem bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego wschodniej Polski a także istotnym elementem bezpieczeństwa ekonomicznego, gospodarczego, społecznego i militarnego całego naszego kraju.

Słowa kluczowe: infrastruktura transportu, bezpieczeństwo komunikacyjne, rozwój regionalny.

Wstęp

Obecnie trwa w Polsce proces uzupełniania krajowej sieci drogowej [2], co objawia się tworzeniem autostradowego (i ekspresowego) kośćca drogowego kraju, a także bardzo opóźnionego wzmocnienia infrastruktury drogowej miast metropolitalnych [7], czy też wyprzedzania ruchu tranzytowego poza granice wielu jednostek osadniczych. Dzieje się tak pomimo trudnej sytuacji polskiego drogownictwa i historycznego opóźnienia w kształtowaniu sieci drogowej [10]. Likwidacja tych opóźnień i dysproporcji przestrzennych powinna być priorytetowym zadaniem o strategicznym znaczeniu [18].

W artykule skupiono się na szlaku drogowym nazywanym Via Carpathia, który na terytorium Polski, od granicy z Litwą, biegnie południkowo przez wschodnie województwa naszego kraju w kierunku Słowacji [4]. Twierdzimy, że szybka rozbudowa i modernizacja tej drogi do parametrów magistralnej drogi autostradowej (w tym wypadku drogi ekspresowej – S) wpłynie w istotny sposób na dotychczasowy przewóz ładunków i pasażerów w relacji międzynarodowej: kraje bałtyckie, Białoruś-Polska-Słowacja-Bałkany aż do Morza Egejskiego. Poprawi się w istotny sposób dostęp obywateli tych państw, a zwłaszcza sąsiedniej państw bałtyckich i Białorusi, do miast metropolitalnych Polski Wschodniej: Białegostoku, Lublina i Rzeszowa, co będzie miało istotny wpływ dla mieszkańców województw podlaskiego, lubelskiego, wschodniej części województwa mazowieckiego i podkarpackiego [2]. Twierdzimy tym samym, że nakłady poniesione na budowę tej drogi dość szybko, jak na standardy europejskie, się zwrócą.

Celem tego artykułu jest przywołanie argumentów za pilną potrzebą rozbudowy trasy S19 – Via Carpathia. Struktura tego materiału to jeden punkt (składający się z dwóch podpunktów), dotyczący charakterystyki inwestycji drogowych na trasie S19 – Via Carpathia podzielonej na terenie województw podlaskiego, mazowieckiego, lubelskiego i podkarpackiego na dwa odcinki: pierwszy podpunkt dotyczy odcinka Kraśnik – Lasy Janowskie, a drugi opisuje odcinek zachodniej obwodnicy Rzeszowa. Całość kończy stosowne zakończenie z wnioskami i propozycjami.

Bazą dla czynionych analiz są zebrane informacje statystyczne z dostępnych źródeł i raportów. Główną metodą badawczą jest obserwacja, analiza i wnioskowanie oraz rachunek efektywności eko-

nomicznej inwestycji drogowej przeprowadzony dla dwóch opisanych odcinków dróg w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie [1, 3, 5].

1. Via carpathia w systemie transportowym Europy Wschodniej

1.1. Via Carpathia

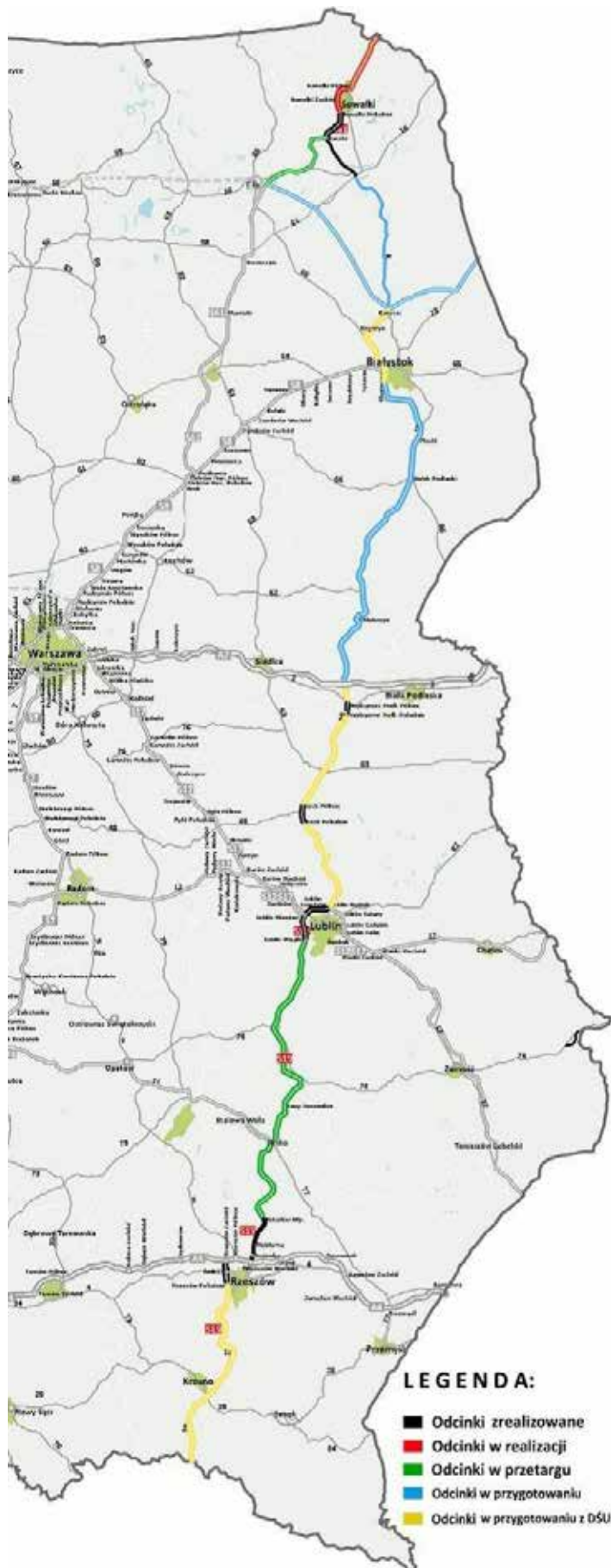
Idea utworzenia szlaku komunikacyjnego Via Carpathia została zapoczątkowana w 2006 r. w Łańcucie przez ministrów Litwy, Polski, Słowacji i Węgier pod patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Lecha Kaczyńskiego. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) [10], wskazuje budowę szlaku jako główny priorytet inwestycyjny Polski. Korytarz transportowy Via Carpathia, którego ważnym elementem jest droga ekspresowa S19 od granicy ze Słowacją w Barwinku aż do Białegostoku (Knyshyn), i dalej na północ, stanowi priorytet, tak by była możliwa jak najszybsza realizacja tego ciągu łączącego kraje Bałtyckie z krajami UE oraz jej wschodnimi sąsiadami. Nie bez znaczenia jest tu strategia zapewnienia bezpieczeństwa krajom bałtyckim w ramach Unii Europejskiej i NATO [6].

Trasa Via Carpathia przebiega od południa kraju po śladzie drogi krajowej DK nr 19. Dopiero na północ od Białegostoku będą analizowane rozwiązania komunikacyjne, dotyczące dróg ekspresowych S16 oraz S19, w tym włączając w to możliwą przebudowę obecnej drogi krajowej nr 8 w kierunku Augustowa (głównie na odcinku Korycin–Augustów, stanowiącego jedno z połączeń korytarzy Via Carpathia i Via Baltica). Całkowita długość szlaku via Carpathia w Polsce (w zależności od przebiegu w woj. podlaskim) – wyniesie od 734 do 761 km.

Planowana Via Carpathia ma przebiegać wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej z Kłajpedy i Kowna na Litwie przez Białystok, Lublin, Rzeszów i Koszyce do Debreczyna na Węgrzech i dalej do Rumunii. W Rumunii szlak rozwidla się w kierunku portu morskiego Konstanca oraz w kierunku Swilengradu. Dalej przez Bułgarię do Sofii i portów greckich nad Morzem Egejskim w Salonikach.

Ta trasa to szansa na odblokowanie tranzytowego ruchu drogowego z państw bałtyckich na południe Europy oraz duża szansa rozwoju na sprawne i szybkie połączenie wschodnich regionów Polski. Trasa Via Carpathia będzie osią wymiany towarowej pomiędzy krajami bałtyckimi a Słowacją, Węgrami czy Rumunią, a zatem blokiem państw Europy Środkowo-Wschodniej. Jej realizacja to jednak melodia przyszłości gdyż nakłady inwestycyjne potrzebne do jej ukończenia i czas na to potrzebny są znaczne.

Obecnie w ramach tej trasy funkcjonuje np. obwodnica północna Międzyrzecza Podlaskiego w ciągu DK nr 2 (E30) oraz obwodnica zachodnia w ciągu DK nr 19, docelowo w ciągu drogi ekspresowej S19 (Via Carpathia) [11]. W okolicach Międzyrzecza Podlaskiego przyszła Via Carpathia (S19) będzie się krzyżowała autostradą A2 [12]. Via Carpathia to droga, która scementuje i pobudzi gospodarczo regiony województw podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego, a w miejscu gdzie krzyżuje się z projektowaną autostradą A2, powstanie dogodne miejsce do lokalizacji nowoczesnych centrów logistycznych i magazynowych [12, 16]. Znacząco skróci się także czas przejazdu z Suwałk do Rzeszowa, który obecnie wynosi aż 7,5 godziny a z Suwałk do Krosna 8,5 godziny.



Rys. 1. Przebieg dróg Via Carpathia i Via Baltica na terenie Polski [6]

W rozbiciu na poszczególne województwa Via Carpathia w województwie podlaskim liczy łącznie w zależności od wariantu od 263 do 290 km z czego w użytkowaniu znajduje się jedynie 12,7 km. Warianty wynikają z faktu, że DK nr 19 skręca na wschód w kierunku Grodna na Białorusi i w tym wypadku trzeba szukać alternatywnej trasy w kierunku Litwy (jeden prowadzi przez Suchowolę do Augustowa i dalej na północ a drugi przez Knyszyn w kierunku woj. warmińsko-mazurskiego i dalej w kierunku Litwy).

Po wskazaniu rozwiązania komunikacyjnego na północ od Białegostoku, dotyczącego wyboru szlaku Via Carpathia spośród dróg S16, S19, lub przebudowy obecnej DK 8 w kierunku Augustowa, możliwa będzie realizacja odcinków [6]:

- ♦ dla S16 około 73 km:
 - Ełk-Knyszyn;
- ♦ dla S19 około 77,3 km:
 - Kuźnica-Sokółka,
 - Sokółka-Korycin z obwodnicą Sokółki,
 - Korycin-Knyszyn,
- ♦ dla DK8 w przybliżeniu 49,5 km.
 - odcinek Korycin-Suchowola-Sztabin-Augustów.

Via Carpathia w województwie mazowieckim będzie miała długość 32,4 km. W przygotowaniu znajduje się obecnie cały odcinek tj.: granica województwa lubelskiego i mazowieckiego – granica województwa mazowieckiego i podlaskiego. Mazowiecki odcinek S19 będzie realizowany przez Oddział GDDKiA w Lublinie w latach 2022-2025.

Via Carpathia w województwie lubelskim liczy łącznie 214,6 km z czego w użytkowaniu znajduje się 34,5 km. W użytkowaniu znajduje się 34,5 km DK nr 19 w tym odcinki [6]:

- ♦ węzeł Lublin Sławinek – w. Lublin Rudnik, dł. 10 km (część wspólna przebiegu S12, S17 i S19),
 - ♦ węzeł Lublin Sławinek – w. Lublin Węglin, dł. 10 km,
 - ♦ obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej, dł. 7,9 km,
 - ♦ obwodnica Międzyrzecza Podlaskiego, dł. 6,6 km,
- W przetargu znajdują się odcinki o długości 74,9 km takie jak:
- ♦ Lublin – węzeł Niedrzwica Duża,
 - ♦ węzeł Niedrzwica Duża – Kraśnik,
 - ♦ węzeł Kraśnik Północ – Kraśnik Południe.

Dla tych trzech odcinków planowana realizacja ma się zakończyć planowo w lipcu 2021 r. Dla kolejnych trzech odcinków (wymienionych poniżej) planowana realizacja przewiduje zakończenie prac w kwietniu 2021 r.:

- ♦ Kraśnik Południe-Janów Lubelski,
- ♦ Janów Lubelski Północ-Janów Lubelski Południe,
- ♦ Janów Lubelski Południe – węzeł Lasy Janowskie.

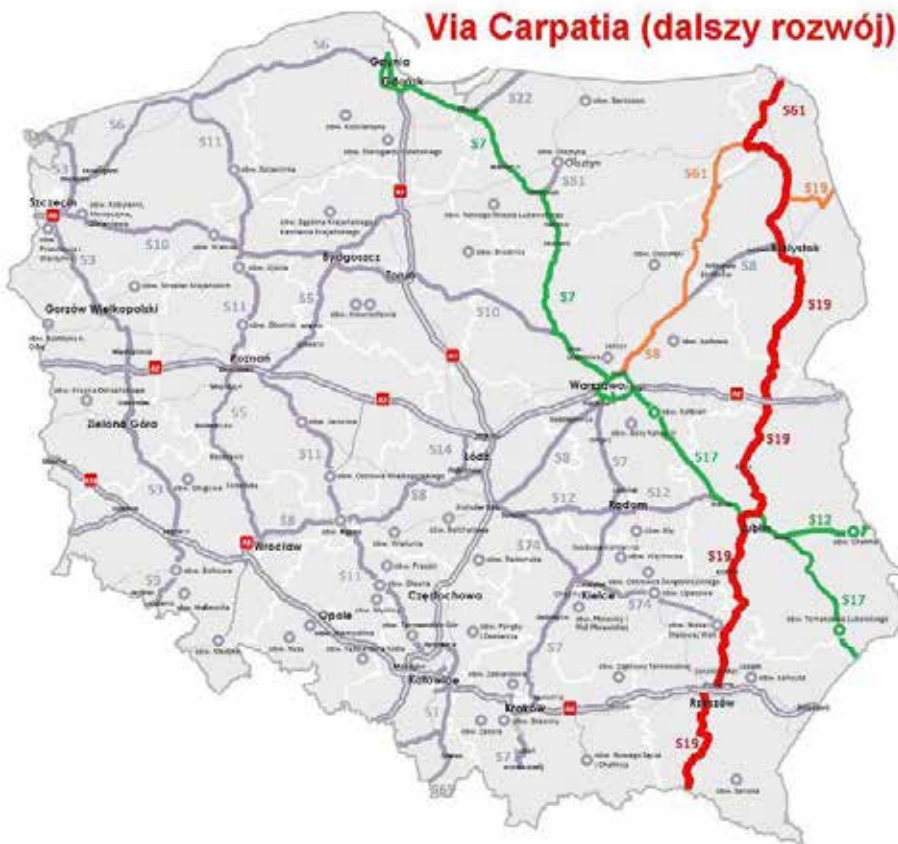
W przygotowaniu w województwie lubelskim znajduje się 105,2 km trasy w tym takie odcinki jak:

- ♦ granica województwa lubelskiego-Międzyrzec Podlaski,
- ♦ obwodnica Międzyrzecza Podlaskiego (dobudowa drugiej jezdni),
- ♦ Międzyrzec Podlaski-Radzyń Podlaski,
- ♦ Radzyń Podlaski-Kock,
- ♦ obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej (dobudowa drugiej jezdni),
- ♦ Kock-węzeł Lubartów Północ,
- ♦ węzeł Lubartów Północ-Lublin (węzeł Lubartów).

Planowana realizacja tych odcinków odbędzie się w latach 2020 – 2024.

Via Carpathia w województwie podkarpackim liczy łącznie 181,5 km z czego w użytkowaniu znajduje się 42,5 km:

- ♦ Stobierna-węzeł Rzeszów Wsch.-węzeł Rzeszów Północ-węzeł Rzeszów Zachód-węzeł Świlcza (część wspólna przebiegu A4 i S19), dł. 23,7 km,



Rys. 2. Przebieg dróg Via Carpathia i Via Baltica na terenie Polski [6]

- ♦ węzeł Sokołów Małopolski Północ–Stobierna, długość 12,5 km,
- ♦ węzeł Świlcza–węzeł Rzeszów Południe, długość 6,3 km, (prace zakończone, ale nie funkcjonuje).

W przetargu znajduje się kolejnych 53,8 km tej trasy w tym odcinku:

- ♦ węzeł Lasy Janowskie–węzeł Zdziary,
- ♦ węzeł Zdziary–węzeł Rudnik nad Sanem,
- ♦ węzeł Rudnik nad Sanem–węzeł Nisko Południe,
- ♦ węzeł Nisko Południe–węzeł Podgórze,
- ♦ węzeł Podgórze–węzeł Kamień,
- ♦ węzeł Kamień–węzeł Sokołów Małopolski Północ.

Realizacja wszystkich odcinków ma się zakończyć planowo w październiku 2021 r. W przygotowaniu przez GDDKiA znajduje się kolejne 85,2 km. Łącznie będący w przygotowaniu odcinek S19 na południe od Rzeszowa będzie podzielony na 5 odcinków:

- ♦ etap I: węzeł Rzeszów Południe – węzeł Babica – 10,3 km;
- ♦ etap II: węzeł Babica – węzeł Domaradz – 23,4 km;
- ♦ etap III: węzeł Domaradz – węzeł Miejsce Piastowe – 22,7 km;
- ♦ etap IV: węzeł Miejsce Piastowe – węzeł Dukla – 10,4 km;
- ♦ etap V: węzeł Dukla – Barwinek – 18,4 km.

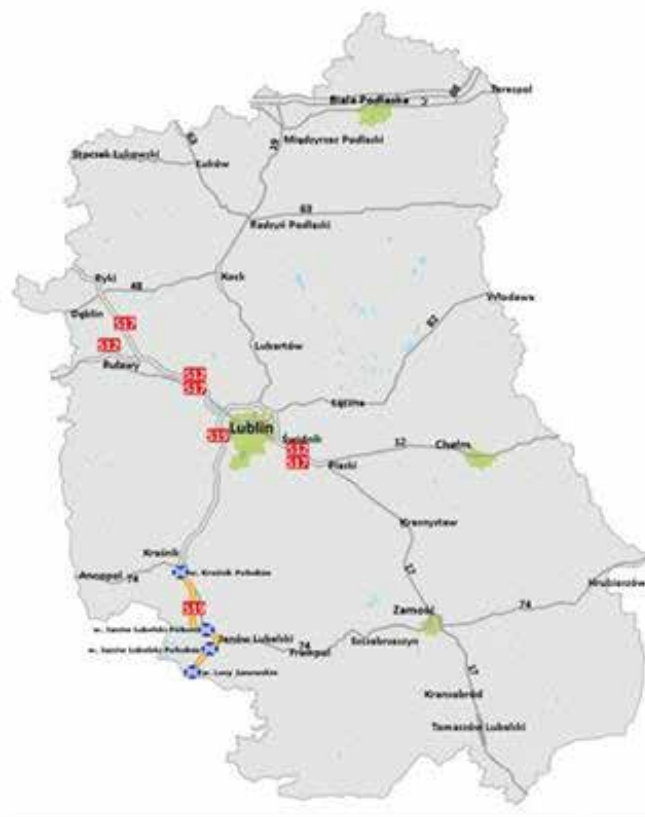
Planowana realizacja wszystkich odcinków zgodnie z planem odbędzie się w latach 2019–2025.

1.2. Kraśnik – Lasy Janowskie (S19)

Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Kraśnik–węzeł Lasy Janowskie to kolejny krok do realizacji w całości międzynarodowej drogi Via Carpathia. Jej budową zainteresowane są niemal wszystkie państwa Europy Środkowo-Wschodniej, także spoza Unii Europejskiej. Akces do tego projektu zgłosiła m.in. Ukraina (np. w ramach Euroregionu Bug [15]) i Turcja, a ostatnio budową dróg łączących się z tą trasą zainteresowanie wyraziła także Serbia i Czarnogóra [1].

Realizacja trasy Via Carpathia to jednak perspektywa ok. 10 najbliższych lat. Wobec szczupłości środków finansowych zadowolili się trzeba na razie realizacją projektu odcinka drogi S19 z Kraśnika do węzła Lasy Janowskie. Umowy na realizację trzech odcinków drogi ekspresowej S19 od końca obwodnicy Kraśnika do węzła Lasy Janowskie podpisano 30 października 2017 r. w Kraśniku. Inwestycję obejmującą projekt i budowę 33-kilometrowego odcinka drogi ekspresowej S19 podzielono na trzy zadania. Droga S19 Kraśnik – Lasy Janowskie powstanie jako dwujezdniowa droga ekspresowa z dwoma pasami ruchu, którą w przyszłości będzie można poszerzyć o trzeci pas. Na realizację wszystkich trzech odcinków przewidziano 34 miesiące (bez okresów zimowych liczonych od dnia 15 grudnia do dnia 15 marca). Kierowcy z nowej trasy skorzystają najprawdopodobniej wiosną 2021 roku.

Czynnikami przyjętymi do obliczenia rachunku efektywności ekonomicznej dla odcinka Kraśnik–Lasy Janowskie były: zwiększenie przepustowości, zanieczyszczenie powietrza, bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) [13], hałas [8] oraz koszty utrzymania danego odcinka [9]. Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 722 100 000,00 zł, długość analizowanego odcinka 33 km oraz roczne zyski wynikające z realizacji tej inwestycji w wysokości 59 874 552,56 zł otrzymujemy czas zwrotu



Rys. 3. Schemat odcinka Kraśnik–Lasy Janowskie w woj. Lubelskim [6]



Rys. 4. Schemat odcinka Kraśnik–Lasy Janowskie z 4 węzłami drogowymi [6]

inwestycji, który wskazuje, że koszt budowy odcinka Kraśnik–Lasy Janowskie zwróci się w przeciągu 12,06 lat (tab. 1).

Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik–Lasy Janowskie, w ciągu drogi Via Carpathia, to wielka szansa dla położonych przy niej miast i miejscowości takich jak np. Kraśnik czy Janów Lubelski. Realizacja drogi S19 pozwoli zaktualizować miejscowe zakłady w Kraśniku takie jak: Fabryka Łożysk Tocznich, a także firmy, które powstały dzięki niej oraz tradycyjny w tym rejonie przemysł produkcji cegieł formowanych ręcznie, używanych m.in. do renowacji obiektów zabytkowych. Z firm,

Tab. 1. Dane techniczne projektu Kraśnik–Lasy Janowskie [1]

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	33 km
Klasa drogi	S
Nacisk na os	115 kN/os
Obiekty inżynierskie	Dwujezdniowa droga ekspresowa z dwoma pasami ruchu, którą w przyszłości będzie można poszerzyć o trzeci pas. W ramach zadania Kraśnik – Janów Lubelski powstaną: węzły Szastarka i Modliborzyce, MOP Felinów (po obu stronach drogi), 7 wiaduktów w ciągu drogi ekspresowej, 5 wiaduktów nad drogą ekspresową i w ciągu pozostałych dróg, 1 most. W ramach zadania obwodnica Janowa Lubelskiego powstaną: węzły Janów Lubelski Północ i Janów Lubelski Południe, MOP Janów Lubelski (po obu stronach drogi), 3 wiadukty w ciągu drogi ekspresowej, 1 wiadukt nad drogą ekspresową, 1 most. W ramach zadania Janów Lubelski – Lasy Janowskie powstaną: węzeł Lasy Janowskie oraz 2 wiadukty w ciągu drogi ekspresowej, 1 wiadukt nad drogą ekspresową, 4 mosty.
Termin realizacji	2018–2021
Obiekty środowiskowe proekologiczne	W ramach zadania Kraśnik – Janów Lubelski powstaną: 8 przejść dolnych dla zwierząt średnich i dużych, przejście górne dla zwierząt dużych, 9 przejść dla małych zwierząt, 7 przepustów dla płazów, 13 przepustów. W ramach zadania obwodnica Janowa Lubelskiego powstaną: 5 przejść dla małych zwierząt, 3 przepusty dla płazów, 5 przepustów. W ramach zadania Janów Lubelski – Lasy Janowskie 10 przejść dolnych dla zwierząt średnich i dużych, 3 przejścia dla małych zwierząt, 6 przepustów dla płazów, 13 przepustów. Do tego ekrany akustyczne, zbiorniki retencyjne itp.
Koszt (w zł)	722,1 mln

które skorzystają wymienić można także Tsubaki-Hoover, Zakłady Łożysk Wielkogabarytowych, Zakłady Poligraficzne AJG i inne. Poza aktywizacją obecnych w regionie przedsiębiorców nowo wybudowana droga przyciągnie nowych inwestorów, którzy będą mogli efektywnie wykorzystać grunty inwestycyjne o łącznej powierzchni 23,48 ha w podstrefie Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (TSSE) w Kraśniku. TSSE posiada dobrą dostępność komunikacyjną gdyż do południowej granicy Strefy przylegają tory kolejowe a teren jest połączony poprzez drogę wojewódzką z DK nr 19 Lublin–Rzeszów i DK nr 74 Kielce–Zamość. Dzięki dobremu dojazdowi turyści w pełni będą mogli korzystać z uroków Zalewu Kraśnickiego i wykorzystywać piękno przyrody południowej Lubelszczyzny.

Dzięki zrealizowanej inwestycji ruch tranzytowy z południa Europy w kierunku Białorusi, państw bałtyckich w tym Litwy (i odwrotnie) ominie centrum miejscowości: Kraśnik i Lasy Janowskie. Obwodnica Janowa Lubelskiego licząca 8 km długości wyprowadzi ciężki ruch tranzytowy z miasta przez co poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego a zmniejszy hałas i uciążliwość tego transportu dla mieszkańców miasta [8]. Zaktualizowana zostanie także 200 ha Janowska Strefa Inwestycyjna działająca jako podstrefa TSSE z szansą na przyciągnięcie kolejnych inwestorów.

Nowo budowany odcinek Kraśnik–Lasy Janowskie wraz z obwodnicą Janowa Lubelskiego w znacznej części przejmie ruch tranzytowy z istniejącej DK nr 19, która obciążona jest międzynarodowym ruchem ciężarowym. Obecny stan techniczny nawierzchni tej drogi, jej wytrzymałość, parametry łuków i skrzyżowań z drogami gminnymi i powiatowymi nie odpowiada przepisanej jej funkcji, zwłaszcza w zakresie tranzytowego transportu ciężkiego. Obecna trasa stwarza duże zagrożenie dla mieszkańców i użytkowników terenów przyległych, zwłaszcza w Kraśniku. Po wybudowaniu drogi S19 w całości nastąpi przystosowanie tej trasy do standardów europejskich. Zwiększy to także szanse rozwojowe dla ludności południowej Lubelszczyzny oraz północnej części województwa podkarpackiego. Budowa tego odcinka drogi może zatem przyciągnąć kolejnych prywatnych inwestorów krajowych i zagranicznych.

Doprowadzenie drogi S19 do węzła Lasy Janowskie i dalej na południe kraju doprowadzi do zwiększenia atrakcyjności turystycznej, budowy przy trasie hoteli, moteli oraz kwater agroturystycznych, pozwoli też na wyznaczenie terenów pod inwestycje wraz z pełną infrastrukturą. Budowa drogi S19 z Kraśnika do Lasów Janowskich sprawi, że w południowej części województwa lubelskiego zwiększą się możliwości do rozwoju turystyki: aktywnej, poznawczej, kulturowej, religijnej, wypoczynkowej, rekreacyjnej oraz zdrowotnej. Budowa tego fragmentu odcinka Via Carpathia podniesie konkurencyjność województwa lubelskiego jako regionu turystycznego. Pozwoli uzupełnić ofertę turystyczną o nowe formy aktywności turystycznej (np. turystyka konferencyjna i biznesowa, czy turystyka transgraniczna).

Budowa odcinka drogi S19 z Kraśnika do Lasów Janowskich (a w dalszej kolejności całej Via Carpathia) zapewni lepsze warunki do inwestowania dla potencjalnych przedsiębiorców. Wysokiej jakości infrastruktura komunikacyjna poprawi również warunki bytowe i oraz bezpieczeństwo (w tym BRD) mieszkańców Kraśnika i Janowa Lubelskiego, a z województwa podkarpackiego – Niska i Stalowej Woli (a także kierowców jadących tranzytem), ponieważ przyczyni się do ułatwienia komunikacji w regionie.

Budowa Via Carpathia na odcinku Kraśnik–Lasy Janowskie może przyczynić się do budowy nowoczesnych obiektów infrastruktury szlaków turystycznych, infrastruktury uzdrowiskowej w tym towarzyszącej jej infrastruktury obiektów SPA & Wellness. Zwiększy też wykorzystanie potencjału turystycznego terenów południowej Lubelszczyzny [15].

Budowa odcinka Kraśnik węzeł Lasy Janowskie, w ramach międzynarodowej drogi Via Carpathia, ma charakter ogólnoeuropejski, międzynarodowy, ale także regionalny, istotny dla mieszkańców południowej części województwa lubelskiego i północnej części województwa podkarpackiego. Zwrot całej wartości projektu, budowy magistralnej drogi autostradowej od Kraśnika do węzła drogowego w Lasach Janowskich nastąpi po 12,06 latach. Inwestycja ta zwróci się zatem dość szybko jak na zachodnioeuropejskie standardy, co potwierdza jej niezbędność i narastające opóźnienie realizacyjne. By zyski były większe konieczna jest jednak budowa całej trasy S19 od granicy z Białorusią aż na Słowację.

Budowa drogi S19 na odcinku Kraśnik – węzeł Lasy Janowskie dla ludności mieszkającej w strefie ciężenia tej drogi zwiększy szanse na:

- ♦ pozyskanie środków zewnętrznych na inwestycje;
- ♦ niezbędne uzbrojenie terenów inwestycyjnych Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Kraśniku i Janowie Lubelskim;
- ♦ skuteczne działania mające na celu pozyskanie inwestorów i tworzenie nowych miejsc pracy;
- ♦ rozwój turystyki i agroturystyki – dzięki stworzeniu nowych miejsc noclegowych, do Kraśnika czy Janowa Lubelskiego będą mogli przyjeżdżać turyści z całej Polski. Dzięki temu miasto będzie mogło organizować więcej imprez sportowych, kulturalnych i rozrywkowych niż dotychczas;
- ♦ zaplanowana modernizacja drogi DK nr 19 na odcinku Lublin–Rzeszów i jej dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej będzie ważnym etapem w zwiększaniu zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i budowania jej przewagi konkurencyjnej regionu w zakresie przyciągania nowych inwestorów;
- ♦ szybszy rozwój usług transportowych z zakresu obsługi podróżnych;
- ♦ stymulowanie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych;
- ♦ przebranżowienie osób pozostających bez pracy, rozwój nowych branż w regionie.

Nie można dopuścić do opóźnienia analizowanej inwestycji (np. poprzez przewlekłość postępowania przetargowego) ze względu na jej znaczenie w strategii obronnej państwa polskiego oraz sojuszu NATO (ważna arteria komunikacyjna prowadząca z południa Europy do państw bałtyckich). Odcinek S19 Kraśnik–Lasy Janowskie powinien stać się elementem sieciowego zagospodarowania autostradowego południowo-wschodniej, gdyż ma znaczenie międzynarodowe (w ramach Via Carpathia) i regionalne.

1.3. Zachodnia Obwodnica Rzeszowa DW94/S19

Północna część zachodniej obwodnicy Rzeszowa jest bardzo ważnym i długo oczekiwanym rozwiązaniem komunikacyjnym o znaczeniu, lokalnym, regionalnym, krajowym i docelowo międzynarodowym. Stanowi ona część pierścienia obwodnicy wokół Rzeszowa. Odcinek łączy autostradę A4 z DW 94 przy jej wlocie do zachodniej części Rzeszowa.

Autostrada A4, droga ekspresowa S19, droga krajowa DK94 przyczyniają się do odciążenia centrum Rzeszowa od ruchu tranzytowego połączonego z lokalnym ruchem miejskim a także regionalnym ruchem międzymiastowym.

Zadanie na wykonanie odcinka S19 Rzeszów Zachód–węzeł Świlcza realizowane było wraz z budową A4 na odcinku Rzeszów Zachód–Rzeszów Północ. Umowę na wykonanie tej inwestycji podpisano w kwietniu 2010 r., a wykonawcą było konsorcjum firm Radko, Autostrada Wschodnia oraz PUNJ Lloyd z Indii. Inwestycja wyceniona została na 207,5 mln zł. W maju 2012 r., ze względu na opóźnienia i utrzymujące się kłopoty z realizacją kontraktu oraz brak płynności finansowej, GDDKiA zerwała umowę (wykonano ok. 49% zakłada-

nych prac) i w styczniu 2013 r. wybrano na wykonawcę firmę Eurovia Polska. Wartość robót pozostałych do realizacji wyceniono na 142,9 mln zł. Ten fragment S19 został oddany do użytku 13 grudnia 2013 r. Choć droga ekspresowa S19 od strony Lublina dociera do Rzeszowa z kierunku północno-wschodniego, będzie stanowić zachodnie obejście stolicy województwa podkarpackiego, od północy omijając Rzeszów po śladzie autostrady A4.

Czynnikami przyjętymi do obliczenia rachunku efektywności ekonomicznej dla zachodniej obwodnicy Rzeszowa były: zwiększenie przepustowości, zanieczyszczenie powietrza, bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) [13], hałas [8] oraz koszty utrzymania danego odcinka [9]. Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 244 575 000,00 zł, długość analizowanego odcinka 4,37 km oraz roczne zyski wynikające z inwestycji w wysokości 33 090 335,84 zł otrzymaliśmy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że koszty budowy zachodniej obwodnicy Rzeszowa zwrócą się w przeciągu 7,39 lat (tab. 2).



Rys. 5. Schemat odcinka Zachodnia Obwodnica Rzeszowa DW94/S19 w woj. podkarpackim [6]

Tab. 2. Dane techniczne projektu Zachodnia Obwodnica Rzeszowa DW94/S19 [1]

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	4,37 km
Klasa drogi	S
Nacisk na oś	115 kN/oś
Obiekty inżynierskie	W ramach inwestycji zrealizowano m.in.: węzeł „Świlcza”, 3 wiadukty, 1 most, 6 przepustów.
Termin realizacji	2011–2013
Obiekty środowiskowe proekologiczne	Standardowe dla tego rodzaju inwestycji.
Koszt (w zł)	244 575 000,00
Uwagi	Projekt współfinansowany ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz ze środków będących w dyspozycji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Odcinek drogi połączył zachodnią część Rzeszowa z autostradą A4. W konsekwencji również droga łącząca się w węźle Rzeszów Zachód z autostradą A4 niweluje efekt „kanalizacji” („tunelu”) autostrady, czyli odciążenia jej od ościennych miejscowości Rzeszowa, a także obrzeży miasta w rejonie największegociążenia.

Celem głównym inwestycji była poprawa dostępności komunikacyjnej miasta Rzeszowa poprzez zapewnienie połączenia wewnętrznego układu komunikacyjnego z autostradą A4 [7]. Przejawia się to w odciążeniu komunikacyjnym centrum miasta w dojeździe do A4, a także szybkim skomunikowaniu pojazdów jadących do Rzeszowa z zachodniego kierunku autostrady. Inwestycja poprawia dojazd do Rzeszowa w ujęciu międzymiastowym oraz międzynarodowym. Poprawa dostępu do autostrady miejscowości położonych na zachód od Rzeszowa, a także poprawa dostępności komunikacyjnej terenów przyległych do drogi, stworzy możliwości ich wykorzystania na potrzeby rozwoju, zarówno miasta, jak i okolicznych miejscowości powiatu i Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Istotnym elementem jest wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich poprzez poprawę mobilności i warunków podróżowania ludności, a także szybka dostępność do Rzeszowa i jego obrzeży dla inwestorów. Należy zwrócić uwagę na aspekt zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko (zmniejszenie emisji zanieczyszczeń spowodowanej licznymi przestojami pojazdów poruszającymi się w korkach występujących w centrum miasta), oraz poprawę klimatu akustycznego Rzeszowa.

Budowa obwodnicy niesie ze sobą bezpośrednie konsekwencje związane z możliwościami inwestycyjnymi regionu, biorąc pod uwagę, że podstawowy warunek do lokalizacji inwestycji i działalności gospodarczej szczególnie w branży logistycznej [16], czy produkcyjnej, to sprawne skomunikowanie terenu i łatwa dostępność do głównych korytarzy transportowych. W omawianym przypadku obwodnica jest łącznikiem z autostradą A4 poprzez węzeł Rzeszów-Zachód i Świlcza. Obwodnica jest początkiem skomunikowania trasy w ujęciu międzynarodowym przy planowanych inwestycjach drogowych skierowanych do przejścia granicznego. Odcinek S19 łączący Rzeszów Zachód i Świlczę jest strategicznym szlakiem transportowym łączącym gminę Świlcza, a także miejscowości znajdujące się na południe od DK94 z autostradą A4.

W tym ujęciu znaczenie inwestycji jest dwukierunkowe. Z jednej strony umożliwia dostępność miasta Rzeszowa dla branży logistycznej, usługowej kierującej się bezpośrednio do Rzeszowa z autostrady A4, wzmacniając inwestycyjnie zachodnią część miasta, poprzez jej otwarcie komunikacyjne na główne korytarze transportowe (krajowe i międzynarodowe). Węzeł Świlcza stał się głównym strategicznym punktem łączącym Rzeszów z Krakowem i Tarnowem. Z drugiej strony otwiera dostępność transportową miejscowości ościennych i obrzeży Rzeszowa na główne trasy komunikacji krajowej i międzynarodowej (A4 i DK94) szczególnie w kierunku zachodnim. Jednocześnie uwalnia od zatłoczenia lokalne drogi miejskie Rzeszowa skierowane w kierunku autostrady (np. ul. Warszawska). Inwestycja S19 w omawianym odcinku podniosła rangę transportową i komunikacyjną Rzeszowa również a aspekcie społecznej mobilności mieszkańców i zwiększyła bezpieczeństwo dróg lokalnych i regionalnych.

Odcinek Rzeszów-Zachód-Świlcza stanowi długo oczekiwaną inwestycję łączącą Rzeszów, a także DK nr 94, z autostradą A4. Rozwiązanie komunikacyjne otwiera transportowo Rzeszów od strony zachodniej, a także umożliwia bezpośrednie połączenie z autostradą miejscowości podrzeszowskich położonych wokół DK94. Inwestycja ożywiła ekonomicznie i mobilnie zachodnią część Rzeszowa i odciążała od zatłoczenia pozostałą część miasta.

W oparciu o powyższe stwierdzenia wnioskujemy o:

- ♦ zamknięcie pierścienia obwodnic Rzeszowa w ujęciu potrzeb tranzytowych i krajowych, łączących główne ośrodki miejskie w Polsce siecią dróg ekspresowych i autostrad;
- ♦ skomunikowanie wszystkich stron miasta Rzeszów z głównymi korytarzami transportowymi, co podnosi rangę inwestycyjną równomiernego rozwoju miasta w aspekcie jego szans logistycznych i komunikacyjnych;
- ♦ dążenie do połączenia obwodnicy z planowaną południową obwodnicą Rzeszowa;
- ♦ wzmocnienie połączenia Rzeszowa w ruchu międzynarodowym tranzytu, szczególnie na południe kraju w przejściu granicznym w Krościenku.

Przyszła S19 integruje regionalnie całą Polskę Wschodnią, będzie też miała znaczenie międzynarodowe. Konieczne jest włączenie do obecnych, opracowanych jeszcze w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku koncepcji rozwoju dróg magistralnych w kraju nowych, strategicznego dla zrównoważonego rozwoju kraju połączenia drogi S19, jako integrującego, autostradowego, transgranicznego połączenia z Litwą, Białorusią i Słowacją (co zlikwiduje „wąskie gardła” po naszej stronie).

Zachodnia obwodnica Rzeszowa należy do przemyślanych, sieciowych i kompleksowych inwestycji drogowych, których wymagają miasta metropolitarne w Polsce (do których zaliczamy obok miast „milionowych” i „półmilionowych” także Białystok, Lublin czy Rzeszów) w ciągu drogi S19.

Podsumowanie

W artykule przedstawiono ogólną charakterystykę prac nad infrastrukturą drogową we wschodniej części naszego kraju na przykładzie wybranych odcinków przyszłej S19. Twierdzimy z całą stanowczością, że w ciągu kilku najbliższych lat ruch osób i ładunków na trasie Morze Egejskie-Bałkany-Polska – kraje bałtyckie (i odwrotnie) w ramach państw tzw. Międzymorza zwiększy się [16]. Zwiększy się także mobilność Polaków mieszkających na wschodzie kraju. W związku z tym jedynym wyjściem jest myślenie już dziś o szybkiej rozbudowie DK19 w magistralną drogę autostradową S19 tzw. Via Carpathia. Jej rozbudowa pozwoli na pobudzenie społeczno-gospodarcze regionów Podlasia [15], wschodniego Mazowsza, Lubelszczyzny i Podkarpacia, a zatem niemal całej Polski Wschodniej [14, 15, 17]. Zmniejszy bezrobocie, wyzwoli nowe miejsca pracy, pobudzi inicjatywę lokalną oraz poprawi dostępność użytkowników do transportu samochodowego. Będzie też miała istotny wpływ w relacjach międzynarodowych na naszych partnerów z Litwy, Łotwy i Estonii na północy, Białorusi i Ukrainy na wschodzie czy Słowacji na południu. Oczywiście rozbudowa drogi S19 Via Carpathia ma wymiar strategiczny co oznacza akceptację polityczną. Do takiego właśnie podejścia się skłaniamy i adresujemy ten artykuł ku rozważeniu mając na uwadze przyszłe pokolenia. Myślenie perspektywiczne w obszarze transportu drogowego jest tu pilnie potrzebne. Czas zwrotu obu zaprezentowanych w artykule inwestycji wynosi odpowiednio ok. 7,5 oraz 12 lat (tab.3).

Jak na warunki europejskie to niezbyt długi czas zwrotu. Tym bardziej że budowa trasy Via Carpathia związana jest z obsługą wymiany międzynarodowej, wykorzystaniem tranzytowego położenia kraju, przewidywanymi inwestycjami sektora TSL, przewyższaniem pery-

Tab. 3. Czas zwrotu inwestycji drogowych dwóch odcinków S19 w oparciu o nakłady [1]

Nazwa odcinka	Koszty	Czas zwrotu	Stan realizacji
Zachodnia Obwodnica Rzeszowa	244 575 000,00	7,39	Planowana 2018-2021
Kraśnik – Lasy Janowskie	722 100 000,00	12,06	Planowana 2018-2021

feryjności przygranicza. Międzynarodowe, transgraniczne autostrady (czy też drogi ekspresowe) zwykle ześrodkowują ciężki ruch drogowy i ich powstanie musi przynieść kilkukrotny wzrost natężenia przejazdów drogami magistralnymi przygranicza. To zaś oznacza znakomitą poprawę czasu zwrotu nakładów inwestycyjnych, czego nie można było uwzględnić i przesądzić w warunkach roku 2018. Tym samym droga Via Carpathia o odpowiedniej jakości musi powstać jako warunek konieczny, choć nie jedyny, dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej.

W przypadku przygranicznych dróg wylotowych Litwę czy Słowację podkreślić zatem należy duże znaczenie inwestycji dla poprawy obsługi międzynarodowego handlu i współpracy transgranicznej z państwami ościennymi, co stanowi jeden z priorytetów strategii rozwojowej Unii Europejskiej i Polski.

Z punktu widzenia strategicznego, obronności państwa a także polityki zrównoważonego rozwoju Polski wschodniej budowa fragmentu magistralnej drogi autostradowej Via Carpathia pomiędzy Litwą a granicą państwa ze Słowacją przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa kraju a także naszych wschodnich sojuszników, w tym Ukrainy. Wzmacnianie dróg Polski wschodniej musi uwzględniać w analizie skutków inwestycji wyjątkowość czynnika obronnego [18]. W tym wypadku sama analiza ekonomiczna nie jest wystarczająca. Nie można zatem dopuścić do opóźnienia analizowanej inwestycji (np. poprzez przewlekłość postępowań przetargowych). Via Carpathia musi stać się elementem sieciowego zagospodarowania autostradowego Polski wschodniej, jeżeli ma mieć znaczenie ponadregionalne.

Magistralna droga autostradowa Via Carpathia udostępni komunikacyjnie wschodnie tereny Podlasia, Lubelszczyzny [14] i Podkarpacia, w tym Bieszczady, co ma niebagatelne znaczenie turystyczne. Wszelkie opóźnienia analizowanej inwestycji będą miały doniosłe znaczenie ze względu na kluczowe znaczenie Via Carpathia w strategii obronnej państwa polskiego w sojuszu NATO i położenie w kluczowym dla obronności państw bałtyckich tzw. Przesmyku Suwalskim przy granicy z atakowaną przez Rosję Ukrainą.

Tym samym uważamy, że cel tego artykułu został w pełni zrealizowany. Najważniejszym dla nas jest podjęcie decyzji o pilnej i jak najszybszej realizacji międzynarodowej drogi Via Carpathia. Obyśmy nie odkładali tej decyzji na później, bowiem wówczas będzie ją tylko trudniej wykonać, a ruch drogowy i tak będzie się zwiększał.

Bibliografia:

1. Brdulak J., Florczak E., Krysiuk C., Pawlak P., Zakrzewski B., *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych*, Wyd. Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Warszawa 2017.
2. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., *Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów*, Poznań: Instytut Magazynowania i Logistyki, „Logistyka” 2014, nr 3.
3. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu*. Monografia, ITS, Warszawa 2013.
4. Brdulak J., Zakrzewski B., Nowacki G., *Infrastruktura transportu drogowego jako czynnik bezpieczeństwa rozwoju wschodniej Polski*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 9.
5. Brdulak J., Zakrzewski B., *Methods for Calculating the Efficiency of Logistics Centres*, „Archives of Transport”, 2013, Vol. 27–28, iss. 3-4.
6. GDDKiA, <https://www.gddkia.gov.pl/> (dostęp: 31.01.2018).
7. Krysiuk C., Nowacki G., Zakrzewski B., *Rozwój miast w Polsce, czynnik transportu*, „Logistyka” 2015 nr 4.

8. Kuśmińska-Fijałkowska, A., Łukasik, Z., & Kozyra, J., *Noise in Road Transport as a Problem in European Dimension*. In A. Weinrit & T. Neumann (Eds.), *Safety of Sea Transportation: Proceedings of the 12th International Conference on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation (TransNav 2017)*, June 21–23, 2017, Gdynia, Poland (pp. 141–148). Londyn: CRC Press, Taylor & Francis Group.
9. Łukasik Z., Kuśmińska-Fijałkowska A., Kozyra J., Olszańska S., *Evolution of costs in the activity of a transport company within the European Union*, *Ekonomicko-manazerskie spectrum* 11 (Issue 2), s. 53–63.
10. *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, Załącznik do Uchwały nr 156/2015 Rady Ministrów z dn. 8.09.2015 r.
11. *Strategia rozwoju lokalnego Gminy Międzyrzec Podlaski*, Międzyrzec Podlaski 2014.
12. *Strategia rozwoju Miasta Międzyrzec Podlaski na lata 2015-2020 (z perspektywą do 2025 roku)*, Międzyrzec Podlaski 2015.
13. *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2015, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, listopad 2016, <http://www.krbrd.gov.pl/>
14. Zakrzewski B., *Former Military Airfield in Biała Podlaska as a Part of New Logistics Centre in Southern Podlasie*, „Security Dimensions. International and National Studies”, 2016, no 19.
15. Zakrzewski B., *Infrastructural company in the development of the Euroregion Bug*, „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie” 2017 nr 2.
16. Zakrzewski B., *Logistics Centres of Eastern Poland in The Pan-European Transport Corridor No. 2*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki”, 2016, nr 2.
17. Zakrzewski B., Nowacki G., *Pan-European Transport Corridor No. 2 and the development potential of Mazovia municipalities*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 12.
18. Zakrzewski B., *Transport samochodowy w Polsce wobec problemów dalszego rozwoju na przykładzie regionów wschodnich*, „Gospodarka Materialowa & Logistyka”, 2016, nr 5.
19. Ziółkowska K., Dyr. T., *Rozwój infrastruktury ekonomicznej jako czynnik konkurencyjności regionów*, Spatium, Radom 2017.

Via Carpathia – a key element of the development of Eastern Poland

The article discusses problems related to road transport infrastructure in the Eastern Poland, including the following provinces: Podlasie, the eastern part of Mazovia, Lublin and Podkarpackie, on the example of the S19 expressway running through these provinces, popularly referred to as the “Via Carpathia” route. The arguments are presented that the road infrastructure built on the S19 route is a key factor in the security and economic development of Eastern Poland, as well as an important element of economic, social and military security of our entire country.

Keywords: transport infrastructure, transport safety, regional development.

Autorzy:

dr **Bartosz Zakrzewski** – adiunkt, Instytut Transportu Samochodowego, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw
 dr hab. inż. **Gabriel Nowacki** – prof. nadzw. WAT, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki/Instytut Organizacji i Zarządzania
 mgr **Rafał Kopczewski** – Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki